

CATANA 50'



"À LA (RE) CONQUÊTE DE L'OUEST"

Après une réduction momentanée de la voilure en 2004, le chantier à l'effigie du sabre japonais (le katana est l'arme emblématique des samourais) retrouve sa combativité et nourrit à nouveau une prestigieuse image ; la gamme semble se resserrer autour du modèle 50', entre le 43' et le futur luxueux 65'.

Les clients de la marque continuent de créer la légende derrière Bruno Nicoletti (deux tours du monde par les latitudes sud avec un 44' et un 470) en fréquentant l'Antarctique (DOUBLE MAGIC, un 431') et la Patagonie (WILD-LIFE, un 47'), on parle même d'un Catana Custom (de 90'!) dans le passage du Nord-Ouest !

UN CAHIER DES CHARGES PARTICIPATIF

Lors de l'élaboration du projet global, une enquête auprès des propriétaires de la marque permet de recueillir d'in-

nombrables avis, suggestions et retours d'expérience. De cette manne compilée par les cerveaux maison (architectes, bureau d'études, marketing) s'est dégagée une synthèse représentative des valeurs Catana, enrichie de tendances nouvelles : une définition haut de gamme qui relève les premiers modèles au rang de viatiques pour spartiates.

UN BATEAU DE SYBARITE

L'ambition d'un catamaran de propriétaire offrant les prestations d'un petit

yacht tout en restant consensuel et ancré dans la philosophie du chantier est clairement affirmée. L'analyse de l'inventaire standard évoque les anciennes versions 2 upgradées (472-582). L'idée d'un multicoque à vivre sous toutes les latitudes : solide, marin, doté d'une grande autonomie et apte à faire route au moteur ou à la voile par (presque) tous les temps semble être le pivot du projet 50'. Pour être atteint, cet objectif doit viser l'excellence dans l'ensemble des postes, je vous invite à une visite détaillée.

UN GRÉEMENT DE CATAMARAN MODERNE

Le tube carbone de 21.50m (un étage de barres de flèches poussantes) est superbe. Ce profil a largement fait ses preuves, il pourrait être rotatif, mais la tradition Catana rejette cette solution. La "perche" supporte une grand-voile de surface impressionnante (98m²), complétée dans le petit temps par un code 0 (gennaker renforcé, assez plat, sur bout-dehors carbone) de 100m² ! Cette puissance ne doit pas masquer la réflexion du chantier concernant les réglages de brise : à partir de 15-18 nœuds réels, la configuration 1 ris-solent (puis 2 ris, solent complet) devient l'arme à tout faire. L'équilibre du plan de voilure est alors très tolérant et permettra d'évoluer dans du vent fort, évitant au maximum les fastidieuses réductions de génois et les réglages de point de tire ; le solent (étai Rod) est frappé sur la poutre avant. Ce catamaran se comporte à l'usage plus comme un cotre dont il a la réactivité que comme un sloop à bout-dehors. Les galhaubans en Kevlar complètent un compartiment bien pensé dont les utilisateurs apprécieront la géométrie variable.

ACCASTILLAGE HAUT DE GAMME POUR INTERVENTIONS RAPIDES

Depuis le 431', le chantier a adopté le retour des manœuvres au cockpit sur un winch électrique. Cette disposition a d'abord fait polémique (2 renvois d'angles à 90°) avant d'être plébiscitée par les utilisateurs, elle a donc été reprise sur le 50', comme la suppression de la barre d'écoute au profit de deux palans sur winches dédiés. L'arbitrage Harken pour l'ensemble de l'accastillage (winches, poulies, enrôleurs) est à saluer, ce sera un gage de longévité et de fiabilité.

UNE MOTORISATION GÉNÉREUSE

Le choix de Volvo (Yanmar possible) 4 cylindres turbo de 75 cv traduit la volonté des concepteurs de doter le 50' d'une motricité à toute épreuve. La polyvalence de ces blocs et les excellentes hélices tripales repliables permettent d'éviter les montes optionnel-



Avec de telles cabines, on irait sans problème jusqu'au bout du monde...



Le cockpit est vraiment agréable et on y trouve de nombreuses astuces, fruit de l'expérience du chantier.



Comme toujours chez Catana les aménagements sont aussi pratiques qu'agréables à vivre. Et la finition : au top !



Le corian, l'inox brossé expriment le souci d'une cuisine belle et pratique où l'on retrouve un niveau d'équipement élevé...



Une très belle ligne pour le nouveau né de Catana.

L'allure du près est agréable malgré un clapot nerveux, les entrées d'eau fine et la voilure généreuse autorisent un bon passage dans la houle à 9-10 nœuds.



Un catamaran de propriétaire, conçu pour aller explorer toutes les mers du globe...

AMÉNAGEMENTS INTÉRIEURS

L'élargissement du roof et des volumes de coques génère un espace à vivre étonnant. La stylie générale est soutenue par une sellerie alcantara, les planchers wengé (nuance foncée optionnelle) contrastent avec la note générale blonde de l'ébénisterie. Le corian, l'innox brossé expriment le souci d'une cuisine belle et pratique où l'on retrouve un niveau d'équipement élevé : broyeur, micro-ondes, armoirs de froid inox (positif-négatif refroidis par échangeurs)... Le lave-linge et le système hifi-vidéo Bose complètent un arsenal impressionnant.

manifeste, mais un effort ciblé devrait permettre de gagner du poids sans nuire à la solidité (bimini rigide, suppression du réservoir gasoil dans le cockpit, généralisation du sandwich en aménagements...).

CONFORT ET MANOEUVRABILITÉ REMARQUABLES



Le bain de soleil sur le bimini rigide, entre les panneaux solaires...

UNE QUALITÉ DE FABRICATION RASSURANTE MAIS UN PEU LOURDE

La phase polyester est produite en moules femelles dans l'usine de Canet-en-Roussillon, le process généralise le sandwich mousse/verre/polyester (vinylester pour les œuvres vives avec une peau de Kevlar en face interne). L'ajout d'une poutre-avant structurelle en composite verre/carbonate conjuguée à une double cloison de bras, augmente la raideur de l'ensemble. La qualité de fabrication est



Le poste de barre d'où l'on peut même gérer le winch électrique : un must !

Traversée Canet-en-Roussillon / Tunisie à bord de TIMAIOS, Catana 50' N°3

Nous sommes partis à trois (ma femme, un équipier ami et moi-même) pour le voyage Canet-Tunisie fin avril. L'habituel coup de Tramontane-Mistral nous a fraîchement cueillis pour la traversée du Golfe de Lion soufflant 35/40 nœuds sur nos trois ris. "Limite fausse panne", nous avons choisi de laisser courir sous petite voile sans voile d'avant, la vitesse oscillant entre 9 et 12 nœuds, 15 dans les surfs ; malgré une mer dure (3-4m) et parfois déferlante, le confort à bord est resté très satisfaisant. Nous avons pris nos quarts de nuit à l'intérieur avec l'aide du radar et du GPS à cartographie et n'avons pas remarqué de chocs particuliers contre la nacelle ni de bruits de structure. Deux fois dans la nuit nous sommes partis au lof en travers de la mer ! Dérivées relevées, nous fûmes quittes pour une sueur froide sans conséquence. Escalade à Porto Cervo, suivie d'une croisière d'été sous le vent de la côte Est Sardaigne et rebastion de NW pour finir en beauté en pleine nuit au large du Cap Bon au milieu du trafic. Ce voyage agité avec un bateau neuf nous était imposé par des impératifs professionnels ; sans recommander la formule, il nous a permis de prendre confiance dans le nouveau bateau et d'en apprécier le confort et la sécurité. Il est plus raide que notre précédent Catana 47' et marche bien (8,5 de moyenne sur le parcours), tout en étant plus confortable.

les (et les soucis connexes) en proposant un seul équipement parfaitement adapté. Le couple disponible autorisera des évolutions précises dans les zones ventées (prises de coffres, marinas resserrées) et sécurisera la pratique du hors-piste dont certains clients de la marque semblent friands. Les autres apprécieront les traversées à 8 nœuds de moyenne d'anticyclones ou autres pots au noir. Le niveau d'exigence souhaité pour ce bateau offre une accessibilité mécanique soignée (ventilation, admission eau de mer, filtres décanteurs, coupes circuits) ; suggestion complémentaire : pourquoi pas un capotage anti-projection sur les alternateurs ?

COMMANDES ASSISTÉES ET DIRECTION PAR BIELLETES RIGIDES

Les inverseurs-accelérateurs au maniement parfois rugueux ont cédé



Lors de nos essais, les conditions étaient musclées : un vrai bonheur !

L'élargissement du roof et des volumes de coques génère un espace à vivre étonnant.

la place à un système électromécanique d'une douceur incomparable qui autorise une implantation bâbord et tribord. Les transmissions barres-safrans sont confiées à des biellettes rigides articulées par rotules et renvois d'angles Witlock, cette architecture n'est pas la plus légère ni la plus économique, mais c'est la plus fiable !

UN ÉQUIPEMENT TECHNIQUE INHABITUEL EN SÉRIE

Parc de batteries Sonnenshein de 700A en 24v, groupe électrogène Onan 7kVA (n'est-ce pas trop ? Il y a déjà

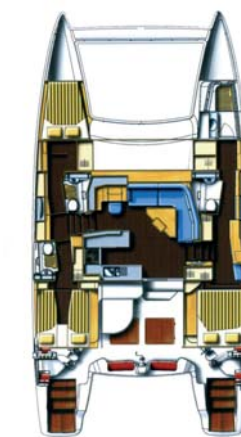
400w de panneaux solaires !, électronique absolument complète, pilote électro-hydraulique, guindeau Lofran surpuissant de 2000W, chaîne inox de 60m (diamètre 12) et ancre Wasi (inox) de 80 livres ! Le soin apporté à ces postes "secondaires" (parfois sous-évalués), renforce la crédibilité de l'ensemble. Les ablutions sont approvisionnées par une véritable "usine" à osmose inverse fournissant 240l/h ! Revers de la médaille, un tel bateau n'est pas à mettre dans des mains négligentes ou inexpérimentées sinon la note d'entretien risque d'être salée.

BIENVENUE À BORD

L'accès au cockpit (entièrement parementé de teck) est rendu fluide par les larges jupes et les ouvertures du bras arrière, cette zone bénéficie des nombreuses astuces issues de l'expérience d'équipages exigeants. Le carré extérieur, à bâbord, se déploie autour d'une table en teck et propose comme son vis à vis, des dossiers convertibles en relax, très appréciés ! La zone de manœuvres arrière se transforme en banquette face à la marche, la sellerie haute résilience d'excellente facture est confortable et agréable à l'œil. Issus du bimini rigide, des panneaux textiles permettent l'occultation du cockpit, prolongeant sa vocation de véranda tous temps.

FICHE TECHNIQUE

Architecte : Christophe Barreau
Constructeur : Catana Canet-en-Roussillon (66)
Matériau : sandwich mousse / verre polyester sous vide avec peau interne en kevlar pour les œuvres vives
Homologation : CE catégorie A (haute mer) insubmersible
Longueur : 15,20m
Flottaison : 15m
Largeur : 7,20m
Poids léger : 16,6t
Déplacement maxi : 21,2t
Tirant d'eau : 1,2/2,95m
Tirant d'air : 23,70m
Hauteur du mât : 21,50m
Surface GV : 98m ²
Surface solent : 36m ²
Surface code 0 : 100m ²
Mât : Carbone fixe autoraidi marque Alucarbon
Grément : galhaubans Kevlar, étai solent en Rod rigging, étai Code 0 monotoron
Motorisation : Volvo 2x75cv saildrive, hélices tripales repliables
Eau : 2x400 l
Gasoil : 2x430 l + 1x215 l
Eau chaude : 2x55 l
Eaux noires : 3x55 l
Eaux grises : 1x80 l + 1x106 l
Dessalinisateur : Aquabase 240V/h
Génératrice : Onan 7kVA
Panneaux solaires : 400W
Prix HT : 920 000 euros



CONCLUSION

Le Catana 50' est un catamaran de grande croisière abouti, il propose une synthèse calme de solutions éprouvées et offre à l'amateur fortuné un compromis confort-comportement adapté à la vie à bord et aux programmes ambitieux. Le niveau de qualité atteint par les premiers modèles devrait permettre à la série de réaliser un "gros score", la pleine maturité passera par un contrôle pondéral des petits postes. Le bateau marche bien, la géométrie est juste, l'ensemble grément-accastillage est une vraie réussite qui correspond aux attentes de la clientèle de la marque.

LES PLUS

- Un ensemble confort-performances cohérent, équipement haut de gamme
- Plan de voilure pratique
- Plan de voilure pratique

LES MOINS

- Pas de barber de GV à poste fixe (et réglable du cockpit, indispensable pour tendre la chute au portant)
- Pas de surgainage sur les "points chauds" des drisses (bloqueurs de GV et code 0)
- Echantillonnage de la platine d'articulation inox du bout-dehors un peu faible